

## 第12回 都市政策・地域経済ワークショップⅡ 議事録

[日時] 2021年12月17日(金) 18:30~21:20

[テーマ] 交通とまちづくり

[講師] 京阪ホールディングス株式会社 枚方市駅周辺開発室 部長 大浅田 寛 氏

[場所] 梅田サテライト 101教室

### 1. 枚方市駅周辺地区市街地再開発について

市街地再開発区域としては、枚方市駅の京阪本線と交野線が分かれていくデルタの形をした場所が京阪の所有地部分、その北側のロータリ部分の拡幅、それと民間のビルや大阪府住宅供給公社の住宅5棟からなる。

### 2. 京阪電車と沿線のまちの関係について

京阪電気鉄道株式会社の創業は1906(明治39)年。開業は1910年で、創立委員長は今話題の渋沢栄一である。

入社すると京阪電気鉄道株式会社ではなく京阪電気鉄道カーブ株式会社と教えられる。つまりカーブが非常に多いということであり、全路線に対する曲線比率は50%以上である。また、駅名に「橋」がつくところが非常に多い特徴がある。「島」「淀」「浜」など水に関係する駅名が多い。大正3年に作成された「京阪沿線の名所図絵」や現在の航空写真を見れば、川沿いを走っている路線であることがよく分かる。縄文時代は現在よりも海がもっと内陸まで来ていたので湿地帯であった。淀川もよく氾濫したので、豊臣秀吉は文禄堤を造り、大阪まで京街道を整備した。京街道は江戸時代に東海道に編入され、これが人の流れを作り、沿線に集落が点在し、これらの集落をつなぐために線路をひいたのが京阪電鉄であり、そのためカーブも多くなった。

鉄道の成り立ちを大きく分けると次の3つに分けられる。

- ①街道沿いの路線
- ②郊外宅地開発に伴う路線
- ③観光路線

京阪電鉄は①の街道沿いの路線に該当する。この成り立ちを考えてまちづくりを考えていく必要があると考えている。

まちとの関係による交通を分類すれば、

- ①幹線鉄道 → JR(新幹線、本線)
- ②郊外鉄道 → JR(支線)、私鉄
- ③フィーダー交通 → 路面電車、地下鉄、LRT、バス  
となる。

### 3. 交通のこれまでとこれから

交通事業者を取り巻く経営環境も変化している。人口減少というよりも沿線就労人口の減少が大きい。それとコロナ禍による人流移動の減少、それに伴いライフスタイルの変化、テレワーク、EC、宅配の普及により乗降する人が減っている。加えて人材不足である。特にバスの運転手などが集まりにくくなっている。人口増加の局面では、増収増益、混雑緩和、住宅難もあり、鉄道の増発や多角経営の展開、豊富な人材が集まり、運賃値上げも可能であった。

阪急京都線は、かつて京阪電鉄が新京阪鉄道という名前で路線を引いた。

営業収益の構造変化については、平成7年度は運輸業40%、不動産業10%、流通業33%であったのが、平成26年度には運輸業30%、不動産業30%、流通業30%となって、多角経営が進んでいる。さらに前の昭和40年度を見ると、運輸業が71%も占めていた。

年間の輸送人員と連結営業収益の推移を見ると、平成3年度がピークで、平成26年度には平成3年度の2/3となっている。ところが営業収益は右肩上がりとなっており、多角経営を進めてきたことが分かる。さらに今回のコロナ禍で乗降客がさらに2割減り、ダイヤ改定で本数が2割減っている。

人口減少の局面では、減収減益の赤字となり鉄道投資が困難となっている。コストダウン、減便ダイヤ、路線廃止や事業の縮小も考える必要が出てくる。さらに人材不足による減便や路線廃止、無人化も必要になってきており、今後はコンパクトなまちづくりが必要になってくる。

年齢別人口構成比率をみると、子供を産み育てる20~30歳代の比率が落ちており、この先、出生数が急激に落ちていくことが予想されるので、それを見据えたまちづくりが求められる。

### 4. これからのまちに求められること

3年前に枚方市駅を無印良品さんとリニューアルした時、社長の記者会見で「えきから始まるまちづくり宣言」を行った。人口減少時にふさわしい駅とはどのようなものなのかを無印良品さんと5年ほど時間をかけ、駅の在り方を見直す議論をした。その時出たキーワードがこの言葉である。これまでのまちは大きくしていくことだったが、これからはまちを育てていくことである。鉄道事業者として、地域の活性化や住みやすい環境を作るのではないか、これまでの駅は乗降場であったが、これからの駅は滞在してゆっくりしてもらうなど居場所を提供し、地域性や歴史性を踏まえ、大切にすることでコミュニケーションが生まれ、シビックプライドに繋がり、まちづくりに発展していくと考えている。

枚方市駅を「いつも使いたい、一度は行ってみたい駅」にしようということで、シンプルで心地よい木目調のデザインや郊外駅ナカ商業の展開をし、インバウンドの誘客を目指した結果、ほぼイメージ通りのものにリニューアルできた。広告もできるだけなくし、無印良

品店も随所につり革などの鉄道アートを配置し、京阪らしさを出した。

ハード面を中心に話したが、まちづくりにおいてはソフト面も大切である。木に例えれば、見える樹木（ハード）だけを植えてもだめで、見えない根っこ（ソフト）がないと育たない。

官民連携で枚方 HUB 協議会を作り、どのような街を作り、エリアマネジメントをどうするかなどソフト面を含め議論している。

2021 年 2 月には枚方市駅周辺地区第一種市街地再開発事業の権利変換計画認可を受けたことを報道発表した。その中では、駅と一体となる商業、オフィス、ホテル、住宅、行政機能を備えた複合施設の整備推進、自然豊かな枚方で豊かなくらしと働き方を実現する拠点を創出し京阪沿線全体の価値向上へとつなげていこうと記載している。まさに、これからのまちづくりに必要な「歴史・文化・地域性といったまちのアイデンティティー」「ハード・ソフトの両輪」「ライフスタイル・価値観」を踏まえた内容としている。

最後に、まちづくりは目的ではなく、社会問題をソリューションする手段である。人口増加の時は住宅を作ることが社会問題を解決することであったが、今は単にまちを造ることだけではなく、例えば人と人とのつながりが希薄化していくことも解消していく必要がある。よくまちづくりの視察も行うが、単に真似するのではなく、時代によって変化していく必要があると感じる。

#### 【主な質疑応答】

問い) 枚方市駅に集中して投資されていると感じるが、他駅の計画はあるのか。

回答) 枚方市駅前再開発の計画は 30 年以上前からあり、人口 40 万人、乗降客数 10 万人弱の駅前にしては低未利用地であった。バブルの崩壊やリーマンショックで延期になっていたが、市内には 5 つの大学があり若者が流入するなどポテンシャルの高い駅である。他の駅についてもチャンスがあれば検討したいと考えている。

問い) 歴史街道とまちづくりをタイアップする予定はないのか。また、駅ナカ事業は考えていないのか。

回答) 京阪間は歴史の宝庫であり、歴史ウォークや歴史フォーラムなどは継続して行っている。

駅ナカ事業については、枚方市駅で改札の中に「もより市」というミニスーパーを作り、コロナ禍でも売り上げが 20%も伸びている。働く女性が増えており、帰り際におかずや弁当などを買ってもらえるイメージである。このため従来のコンビニを「もより市」に替える取り組みも始めている。

問い) 他社鉄道と乗り換えできる駅はよりポテンシャルが高いと思うが、一方、調整も難し

いと考えるがどうか。

回答) 京橋駅でもそうだが、再開発事業は全員が同じ方向を向く必要がある。会社によって経営方針などが異なると難しい面もある。行政や関係者と勉強会をしながら全体最適解を見つけていくことが重要と考える。

問い) アートエリアはブランディング効果があるか。

回答) 例えば、なにわ橋駅のアートエリアが新聞の文化面に掲載された。これは重要なことだと考える。

問い) 京都市のオーバーツーリズムの取り組みについて伺いたい。

回答) インバウンドが増える少し前の取り組みになるが、観光客がバスに集中するため、JRとコラボを行い京都駅から東福寺駅までの JR 時刻表と東福寺駅からの京阪電車の時刻表の乗り換え連絡を記載したパンフレットを作った結果、乗降客数が伸びたこともある。今後は Maas の取り組みなども検討する必要がある。

以上